Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

29 984 Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 636 **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 november 2015

De Kamer wordt halfjaarlijks geïnformeerd over het winterweerprogramma van NS en ProRail, dat z'n oorsprong vindt in 2012. Het winterweerprogramma bevat korte termijn maatregelen om tot betere prestaties op het spoor te komen bij winterse omstandigheden. Met de brief van 1 juli jl.[1] heeft u de evaluatie van afgelopen winter ontvangen en met deze brief informeer ik u over de voorbereiding op komende winter. Een overzicht van de maatregelen vindt u in de bijlage[2].

Winterambitie

De winterambitie voor de lange termijn is het bieden van betrouwbaar vervoer en goede reisinformatie in vrijwel alle omstandigheden. Om dit te verwezenlijken, werken ProRail en NS enerzijds aan het korte termijn winterweerprogramma en anderzijds in het kader van «Beter & Meer» aan lange termijn verbeteringen zoals het verminderen van storingen in de infrastructuur en het verbeteren van de be- en bijsturing.

Geconstateerd kan worden dat het fundament van het korte termijn winterweerprogramma staat. De korte termijn maatregelen zijn de afgelopen jaren gerealiseerd. Deze maatregelen zijn de afgelopen twee winters echter nauwelijks beproefd door de zachte weersomstandigheden. Daarom blijven NS en ProRail ook de komende jaren het programma uitvoeren en evalueren, wat nog kan leiden tot kleine aanscherpingen.

Ondertussen werken NS en ProRail aan de lange termijn maatregelen, waardoor de betrouwbaarheid op het spoor verder verhoogd wordt. In de beheer- en vervoerconcessie staat in 2017 een evaluatiemoment gepland. Op dat moment bepaal ik in hoeverre ProRail en NS de lange termijn winterambitie hebben waargemaakt.

[1] Kamerstuk 29 984, nr. 608
[2] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

kst-29984-636
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

Aanscherping van de korte termijnmaatregelen

Naar aanleiding van de ervaringen tijdens afgelopen winter hebben NS en ProRail extra nadruk gelegd op het verder ontwikkelen van de operationele scherpte en geoefendheid, het verhogen van het percentage behandeld materieel met anti-icing en het zoeken naar mogelijkheden om de problemen door ijs op de bovenleiding beter te bestrijden.

Voorbereiden en oefeningen

De afgelopen twee winters is beperkt sprake geweest van extreem winters weer, waardoor de effectiviteit van de gerealiseerde (aangescherpte) maatregelen onvoldoende vast te stellen is. NS en ProRail leggen daarom voor de komende winter de focus op het perfectioneren van het huidige pakket en het behouden van de operationele scherpte en geoefendheid. Zo worden er trainingen gegeven aan het personeel en worden extra ketenoefeningen georganiseerd, waarbij besluitvorming bij extreem weer (sneeuw, vorst en/of storm) door de hele keten wordt nagebootst. Op deze manier houden NS en ProRail de eigen organisaties geïnstrueerd, geoefend en alert.

Aangepaste dienstregeling

Uitgangspunt van het winterweerprogramma is dat zekerheid boven capaciteit wordt gesteld. Dit betekent dat wanneer de weersverwachtingen voor de volgende dag de vastgestelde alerteringscriteria overschrijden, NS en ProRail kunnen besluiten tot het inzetten van een landelijk (of regionaal) aangepaste dienstregeling. In december gaat, zoals elk jaar, de nieuwe reguliere dienstregeling in. Dit leidt ertoe dat de aangepaste dienstregeling ook gewijzigd wordt, waarbij altijd gekeken wordt hoe de hinder voor reizigers zo veel als mogelijk beperkt kan worden. Komende winter kunnen bijvoorbeeld bij de inzet van een aangepaste dienstregeling langere treinen rijden op het traject Alkmaar–Arnhem–Nijmegen.

Anti-icing

Zoals is gemeld in de brief van 1 juli jl[3]. is afgelopen winter de beoogde verhoging van 10–15% van het percentage behandeld materieel met anti-icing niet behaald. De problemen met de herkenning van de treinen door de anti-icing installaties zijn inmiddels opgelost en NS en ProRail verwachten komende winter de beoogde verhoging alsnog te behalen.

IJs op de bovenleiding

Zoals is gemeld in de brief van 1 juli jl.[4] is naar aanleiding van de ervaringen van afgelopen winter binnen het winterweerprogramma een extra werkgroep ingericht met experts van NS en ProRail die het afgelopen half jaar hebben onderzocht of er aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden bij ijs op de bovenleiding. Uit dit onderzoek zijn geen nieuwe maatregelen naar voren gekomen. Wel wordt een aantal maatregelen aangescherpt.

[3] Kamerstuk 29 984, nr. 608
[4] Kamerstuk 29 984, nr. 608

Voor ijzel en rijp zijn alerteringscriteria[5] ontworpen, zodat duidelijker is wanneer het risico op ijzel of rijp verhoogd is. Het ontwerpen van deze criteria heeft tot doel om de al bestaande maatregelen, zoals de inzet van ontijzelritten, gerichter in te kunnen zetten. Uit het onderzoek is namelijk gebleken dat NS weinig problemen kent bij rijp, maar wel bij (extreme) ijzel[6]. NS blijft daarom gebruik maken van de inzet van ontijzelritten in geval van ijzel. Dit betekent dat er 's nachts wordt doorgereden met lege treinen, waardoor het aangroeien van ijsafzetting aan de bovenleiding zoveel als mogelijk wordt voorkomen.

De inzet van ontijzelritten kan helaas niet altijd voorkomen dat er toch ijsafzetting op de bovenleiding ontstaat. Als de ijsafzetting te sterk blijkt, zullen bepaalde baanvakken tijdelijk afgesloten moeten worden. Vanaf deze winter zullen NS en ProRail na het afsluiten van baanvakken eerder dan voorheen starten met rijden met leeg materieel (dus zonder reizigers). Deze maatregel kan ook toegepast worden bij de opstart van de treindienst in de ochtend. Op deze manier kan eerder vastgesteld worden of het aangegroeide ijs van de bovenleiding geschraapt kan worden en of er weer betrouwbaar gereden kan worden. Tegelijkertijd wordt de kans op het stranden van een trein met reizigers geminimaliseerd. Ik verwacht hierbij duidelijke informatievoorziening van NS en ProRail richting de reizigers, zodat het voor de reizigers helder is waarom de treinen leeg rijden. Daarbij verwacht ik ook dat de reizigers goed opgevangen worden op de stations. Overigens wordt deze maatregel naar verwachting niet vaak ingezet, gezien het feit dat extreme ijzel maar zeer beperkt en meestal op lokale schaal voorkomt.

Tot slot

Ik kan concluderen dat NS en ProRail de benodigde voorbereidingen voor komende winter hebben getroffen en de (aangescherpte) maatregelen hebben gerealiseerd. Zware weersomstandigheden zoals extreme sneeuw en vorst zullen echter altijd invloed blijven hebben op het spoor, net zoals op de weg en in de luchtvaart. Totdat de verbeteringen voor de lange termijn zijn doorgevoerd en de lange termijn winterambitie is bereikt, geldt voor NS en ProRail het uitgangspunt «better safe than sorry». Alertheid blijft geboden. Voor komende winter is de doelstelling wederom om zoveel als mogelijk *in control* te blijven en om de hinder voor reizigers als gevolg van eventuele verstoringen maximaal te beperken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma

---

[5] Deze alerteringscriteria liggen in lijn met de alerteringscriteria voor sneeuw en vorst (waar met een verwachte hoeveelheid en een kanspercentage wordt gewerkt), maar zullen niet leiden tot het vaker inzetten van een aangepaste dienstregeling. In geval van ijzel willen NS en ProRail immers zoveel als mogelijk door blijven rijden met treinen, zodat de ijzel van de bovenleiding wordt geschraapt.

[6] IJzel is «hard» ijs dat moeilijker van de bovenleiding geschraapt kan worden dan «bros» ijs, zoals rijp.